Gravatar

Recherche

la pub dans les films

Accueil A à Z Streaming .

Publié le **20 mai 2011**

← Précédent Suivant →

Modifier

Pan American World Airways

Pan American World Airways

Aller à : Navigation, rechercher
Pour les articles homonymes, voir Pan.

AITA	OACI	Indicatif d'appel
PA	PAA	Clipper

Repères historiques	
Date de création	1926 (Pan American Airways)
Date de disparition	1991
Généralités	
BASÉE À	Aéroport international de New York JFK
AUTRES BASES	-
PROGRAMME DE FIDÉLITÉ	WorldPass
ALLIANCE	-
TAILLE DE LA FLOTTE	-
NOMBRE DE DESTINATIONS	-
SIÈGE SOCIAL	New York
SOCIÉTÉ MÈRE	Pan American Airways Incorporated
DIRIGEANTS	Juan Trippe (fondateur)

modifier

Pan American World Airways (**Pan Am**) fut une compagnie aérienne américaine des années 1930 jusqu'à sa disparition en 1991. On lui attribue de nombreuses innovations qui ont marqué l'industrie aérienne mondiale, de plus cette dernière a été une des plus prestigieuses et célèbres compagnies aériennes.

Sommaire

[masquer]

- 1 Histoire
  - 1.1 Décollage
  - 1.2 Le temps des clippers
  - 1.3 L'après-guerre
  - 1.4 Les ailes brisées
- 2 Les résurrections de Pan Am
  - 2.1 Pan Am II
  - 2.2 Pan Am III
- 3 Flotte
- 4 Pan Am dans la culture
- 5 Notes et références
- 6 Liens externes

Histoire[modifier]

DÉCOLLAGE[MODIFIER]

Cette photo de Juan Trippe examinant le globe de son bureau est l'image la plus célèbre du fondateur de la Pan Am.

Pan American Airways, Incorporated fut fondée en 1926 par John K. Montgomery, président, et Richard B. Bevier, vice-président, comme desserte aérienne de Key West, en Floride à La Havane, Cuba. Pourtant, la compagnie se développa rapidement sous l'impulsion de l'entreprenant Juan Terry Trippe, dont des relations contrôlaient l'accès si convoité aux marchés du courrier par avion de la Poste des États-Unis. Sous la direction de Trippe, la société effectua son premier saut vers le sud, grâce à un vol le 28 octobre 1927. Le Gouvernement des États-Unis approuva le contrat de Pan Am avec peu d'objections, de peur que SCADTA, une compagnie colombienne à capitaux allemands, ne soit un concurrent pour l'appel d'offres des lignes entre l'Amérique latine et les États-Unis. Pan Am put remplir ses deux trimoteurs Fokker en sollicitant des passagers dans les trains de Floride et les boîtes de nuit de la Havane.

Juan Trippe et ses associés décidèrent d'étendre le réseau de Pan Am à travers l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud. À la fin des années 1920 et au début des années 1930, Pan Am racheta de nombreuses compagnies, en activité ou en faillite, en Amérique centrale et en Amérique du Sud, négocia avec les postes de chaque pays, et remporta la plupart des contrats gouvernementaux de courrier par avion dans la région. En septembre 1929, Trippe fit le tour de l'Amérique latine avec Charles Lindbergh afin de négocier des droits d'atterrissage dans de nombreux pays, y compris en Colombie, le pré carré de la SCADTA. À la fin de l'année, Pan Am put proposer des vols descendant le long de la côte ouest de l'Amérique du Sud vers le Pérou. L'année suivante, Pan Am acheta la ligne New York-Rio-Buenos Aires (NYRBA), s'offrant une ligne maritime le long de la côte est de l'Amérique du Sud, vers Buenos Aires, en Argentine, et à l'ouest vers Santiago, au Chili.

En 1929, la société mère de Pan Am, l'*Aviation Corporation of the Americas*, était une des valeurs les plus animées de la Bourse de New York, et la spéculation redoublait à chaque fois qu'une nouvelle ligne était ouverte. En mars, le cours de l'action flamba de 50 % en une seule journée. Trippe et ses associés durent repousser une tentative de prise de contrôle de *United Aircraft and Transport Corporation* afin de garder le contrôle de la Pan Am. (UATC était la société mère de ce que sont maintenant Boeing, Pratt & Whitney, et United Airlines).

LE TEMPS DES *CLIPPERS*[MODIFIER]

Le Sikorsky S-42 fut l'un des premiers hydravions de Pan Am, et fut utilisé pour une reconnaissance de la ligne San Francisco-Chine.

Alors que Pan Am développait son réseau en Amérique du Sud, elle négociait aussi avec la Grande-Bretagne et la France pour ouvrir une desserte aérienne entre les États-Unis et l'Europe. La compagnie britannique Imperial Airways était désireuse de coopérer avec Pan Am, mais la France était moins disposée à aider, car sa compagnie nationale Aéropostale était un acteur important en Amérique latine et un concurrent de Pan Am sur certaines lignes. Finalement, Pan Am parvint à un accord avec les deux pays pour offrir une desserte de Norfolk vers l'Europe *via* les Bermudes et les Açores grâce à des hydravions Sikorsky S-40. Pan Am obtint aussi un contrat de courrier aérien entre Boston et Halifax, préparant les futurs vols nord-atlantiques.

Pan Am envisagea aussi d'ouvrir une ligne au-dessus de l'Alaska, vers le Japon et la Chine, et envoya Lindbergh pour un vol expérimental en 1930, mais les bouleversements politiques en cours en Union soviétique et au Japon rendaient la ligne inexploitable. Trippe décida alors d'ouvrir une ligne de San Francisco vers Honolulu, et de là vers Hong Kong et Auckland, suivant les lignes existantes des paquebots. Après avoir acquis en 1934 les droits d'atterrissage à Pearl Harbor, aux îles Midway, à Wake, à Guam et à Subic Bay, Pan Am embarqua 500 000 $ d'équipement aéronautique vers l'Ouest en mars 1935, et réalisa son premier vol vers Honolulu en avril avec un hydravion Sikorsky S-42. Cette même année, la Poste lança un appel d'offre pour une ligne postale San Francisco-Canton, et Pan Am remporta le contrat, réalisant son premier vol commercial avec un Martin M-130. Plus tard, Pan Am utilisa des hydravions Boeing 314 pour les lignes Pacifique : en Chine, des passagers pouvaient trouver des vols intérieurs en correspondance sur le réseau exploité par la Pan Am, la *China National Aviation Corporation* (CNAC).

Terminal d'hydravions de Pan Am de Dinner Key à Miami était un *hub* pour les voyages inter-américains pendant les années 1930 et 40.

Les *clippers*, comme on les appela, étaient à l'époque les seuls avions civils américains capables de réaliser des vols intercontinentaux. La plupart des *clippers* avaient un usage militaire pendant la Seconde Guerre mondiale : à cette époque, Pan Am exploita une nouvelle route passant à travers l'Occident et le Centre, de l'Afrique vers l'Iran. Début 1942, Pan Am devint la première compagnie aérienne à exploiter des lignes traversant le globe. Le créateur de *Star Trek* Gene Roddenberry était un pilote de *clipper* pendant les années 1940, et était à bord de l'*Eclipse* quand il s'écrasa en Syrie le 19 juin 1947.

L'APRÈS-GUERRE[MODIFIER]

Après la guerre, la flotte de Pan American fut rapidement remplacée par des avions civils plus rapides, comme le Boeing 377, le Douglas DC-6, et le Lockheed Constellation. Pan American Airways perdit également son titre de compagnie aérienne internationale officielle des États-Unis : d'abord avec American Overseas Airlines, par la suite avec un certain nombre de compagnies aériennes s'imposant en concurrence avec Pan Am sur certains marchés, tels que TWA vers l'Europe et Northwest Orient vers l'Extrême Orient. En 1950, peu de temps après avoir lancé son service international et développé le concept de *classe économique*, *Pan American Airways, Inc.* fut renommée *Pan American World Airways, Inc.*. Concurrencée sur de nombreuses lignes, Pan Am commença à investir dans de nouvelles innovations, comme l'avion à réaction (le Boeing 707, que Boeing, sous la pression de Pan Am, modifia pour asseoir six rangées au lieu de cinq) et l'avion gros porteur (le Boeing 747, pour lequel Pan Am fut Le premier client avec environ 25 commandes en 1968). Elle fut aussi une des trois premières compagnies aériennes à signer des options de commande pour le Concorde, mais, comme les

autres compagnies (hormis British Airways et Air France), elle renonça finalement à acheter l'avion supersonique. Elle fut également un client potentiel du Boeing 2707 (le projet fut abandonné).

En 1962, avec l'augmentation du trafic, Pan Am passa commande à IBM du PANAMAC, un ordinateur puissant qui enregistrait les réservations d'avion et d'hôtel, et gérait une quantité d'informations très importante sur les villes, les pays, les aéroports, les avions, les hôtels et les restaurants. L'ordinateur occupait le quatrième étage de l'immeuble Pan Am, qui était alors en construction à Manhattan et qui fut pendant longtemps le plus grand immeuble de bureaux au monde. Pan Am construisit aussi *Worldport*, un terminal à l'aéroport JFK qui resta le plus grand terminal aérien du monde pendant de nombreuses années, reconnaissable à son toit elliptique de (16 000 m²), suspendu au-dessus du terminal par 32 jeux de poteaux et câbles d'acier.

LES AILES BRISÉES[MODIFIER]

La crise pétrolière de 1973 marqua le début de la chute de Pan Am. Une combinaison du prix élevé des carburants, de la faible demande de transport aérien, et une surenchère d'offres sur le marché international du voyage aérien (partiellement causée par des aides gouvernementales accordées à d'autres compagnies aériennes, comme la Transpacific Route Case) entraîna une chute des revenus et profits de la Pan Am. Comme d'autres compagnies aériennes de premier plan, Pan Am avait investi dans une flotte importante de nouveaux Boeing 747 dans l'espoir que la demande de transports aériens continuerait à augmenter. Cela ne fut pas le cas. Pour rester compétitive avec les autres compagnies aériennes, Pan Am tenta d'assurer des vols intérieurs sur le marché des États-Unis. Après plusieurs tentatives ratées pour gagner une licence sur des lignes intérieures, la mise en œuvre de la déréglementation aérienne permit finalement à la Pan Am d'ouvrir des lignes intérieures entre ses cinq points d'entrée américains en 1979. En 1981, Juan Trippe, qui était en retraite depuis environ dix ans, mourut.

En 1980, Pan Am se constitua un réseau de vols intérieurs du jour au lendemain en absorbant National Airlines. Pourtant, une guerre de surenchères amena Pan American (sous la direction du Président William Seawell) à payer beaucoup plus que la valeur réelle de *National Airlines*, creusant le déficit de la compagnie. En plus la compagnie souffre de la libéralisation de l'espace aérien américain au profit de certaines compagnies tel que Delta Air Lines ou encore American Airlines. Le groupe ainsi formé continua à accumuler les dettes à cause de l'incompatibilité des flottes, des réseaux de lignes (les activités de National se concentraient en Floride) et de leurs cultures d'entreprise. Seawell essaya de sauver la compagnie en vendant certains de ses actifs, y compris le Pan Am Building (à MetLife en 1992) et l'intégralité du réseau Pacifique de la compagnie (à United Airlines en 1985). Le produit de ces cessions fut investi dans de nouveaux avions, tels que l'Airbus A310, et l'Airbus A320, bien que l'A320 ne fût jamais livré.

Après l'attentat de Lockerbie, la compagnie finit de s'effondrer. Les agences de voyage évitaient de réserver sur Pan Am, craignant que les passagers n'assimilent Pan Am à danger. En mars 1991, la compagnie vendit à United Airlines ses lignes rentables vers l'aéroport de Londres Heathrow (sans doute la principale destination internationale de Pan Am), laissant Pan Am avec seulement deux vols quotidiens vers l'aéroport de Londres Gatwick.

La Guerre du Golfe réduisit le trafic transatlantique à sa plus simple expression et amena la Pan Am au point de rupture. En août 1991, Pan Am fit faillite. Delta Air Lines racheta les derniers actifs profitables de la Pan Am, y compris les dernières lignes vers l'Europe et le WorldPort de JFK, et injecta de l'argent frais dans une Pan Am plus petite, recentrée sur les Caraïbes et l'Amérique latine. À cette époque, Pan Am continuait à générer de lourdes pertes. Ses activités ont finalement cessé le 4 décembre 1991, quand Delta retira son soutien. Le dernier *hub* de Pan Am, à l'aéroport international de Miami, fut réparti les années suivantes entre United Airlines (qui prit la plupart des créneaux) et American Airlines (qui prit la plus grande partie du terminal).

Les résurrections de Pan Am[modifier]

PAN AM II[MODIFIER]

Un nouveau groupe d'investisseurs comprenant Charles Cobb (ancien ambassadeur en Islande) acheta le droit d'exploiter le nom de Pan American, après la faillite du propriétaire de la marque, en 1992. En septembre 1996, Pan Am II démarra, avec un Airbus A300, le *Clipper Fairwind*. Le but était de fournir des vols à bas coûts vers la plupart des villes des États-Unis et des Caraïbes. La nouvelle compagnie était dirigée par le dernier vice-président et directeur de l'exploitation de la Pan Am, Marty Schugrue, qui avait aussi aidé à la création du programme *Frequent Flyer* et qui avait été Président d'American Airlines et plus tard fondé le pouvoir de la société immobilière d'Eastern Airlines. Pan Am II fusionna peu après avec *Carnival Airlines*. Le développement rapide et les problèmes économiques des deux sociétés furent de trop pour la nouvelle Pan Am II qui ne survécut que deux ans avant de faire faillite et de cesser ses activités en 1998.

PAN AM III[MODIFIER]

En 1998, le nom de Pan Am fut vendu à *Guilford Transportation Industries*, une société ferroviaire dirigée par Tim Mellon (de la famille fondatrice de la banque de Pittsburgh), qui lança la *Pan American Airlines* avec une

flotte de sept Boeing 727. Pan Am desservait neuf villes en Nouvelle-Angleterre, en Floride et à Porto Rico. Pan Am passa des accords commerciaux avec *Boston-Maine Airways*. La priorité était donnée à des aéroports secondaires tels que *Orlando Sanford International Airport* plutôt que *Orlando International Airport*, et *Pease International Airport* et *Worcester Regional Airport* au lieu du Logan International Airport (très chargé) dans la région de Boston. Plus tard, Pan Am a passé des accords commerciaux avec Boston-Maine Airways.

Guilford arrêta d'exploiter Pan Am le 1er novembre 2004, mais l'activité fut transférée à *Boston-Maine Airways*, qui reprit l'exploitation des B727 sous le nom de Pan Am *Clipper Connection* à partir du 17 février 2005. En août 2005, une enquête fédérale pour communication de données financières frauduleuses par Boston-Maine Airways mit un terme aux projets de Pan Am de développer sa flotte et son réseau aérien. Simultanément, le syndicat de pilotes fit savoir que la compagnie aérienne était incapable d'opérer et pressa le ministère des Transports de refuser l'autorisation de développement à la compagnie aérienne[1]. Plus tard, la société annonça qu'elle suspendait ses vols du 6 septembre au 16 novembre, invoquant les coûts croissants du carburant et les faibles taux de réservation[2].

En janvier 2008 La compagnie Pan Am *Clipper Connection* était en activité : elle faisait voler une flotte de 5 Boeing 727/200 qu'elle avait spécialement aménagé pour le confort de ses passagers, en enlevant 30 sièges pour augmenter la place des jambes. Ainsi qu'un British Aerospace Jet Stream 3100. Elle dessert actuellement en vols réguliers, les aéroports régionaux de PORTSMOUTH (PSM) NH, BEDFORD (BED) NA et TRENTON (TTN) NJ. Plus l'activité « Charter » spécialisé dans les voyages d'affaires à travers l'Amérique du Nord et centrale, ainsi que dans les Caraïbes. Vous pouvez retrouver ces informations sur le site de la compagnie : www.flypanam.com.

En février 2008, le département américain des Transports a proposé la révocation de Boston-Maine de certification des transporteurs aériens, car il « « n'est pas apte financièrement et ne possède pas les compétences managériales leur permettant d'effectuer les opérations de transport aérien et a omis de se conformer aux règlements qui régissent son fonctionnement ». Depuis le 29 février 2008, Pan Am *Clipper Connection* a cessé tous ses vols réguliers. Le dernier vol de la Pan Am a été le 19 sièges Jestream turbopropulseurs 3100.

Flotte[modifier]

Tout au long de son service, Pan Am utilisa nombre de modèles d'avions dont l'énumération retrace une longue partie de l'histoire aéronautique civile. Voici les différents appareils de la Pan Am durant son existence:

- Airbus A300 : 21 exemplaires
- Airbus A310 : 21 exemplaires
  - Airbus A310-200 : 7 exemplaires
  - Airbus A310-300 : 14 exemplaires
- Boeing 307 Stratoliner : en 1937, Pan Am commanda 3 exemplaires de cet appareil au prix unitaire de 315 000 $. Le premier vol sous les couleurs de la compagnie s'effectua le 31 décembre 1938.

- Boeing 314 : cet avion avait la particularité de pouvoir amerrir. Le 21 juillet 1936, la compagnie en commanda 6 exemplaires pour un prix de 550 000 $ l'unité. Le *Yankee Clipper* inaugura les premiers services transatlantiques. Ces avions ne furent utilisés que durant 6 années par la Pan Am pour être remplacés par des avions atterrissant sur la terre ferme.

- Boeing 377 Stratocruiser : le 28 novembre 1945, 20 avions de ce type furent commandés, les premiers services commencèrent en avril 1949. Après la fusion avec American Overseas Airlines la flotte s'étendit à 28 377. Ces appareils auront fait parcourir à leurs passagers 7 500 000 000 miles avant d'être retirés et faire place aux jets.

- Boeing 707 : le 13 octobre 1955, Pan Am commanda 20 Boeing 707 qu'elle gardera jusqu'à leur retrait le 26 janvier 1981
  - Boeing 707-100
  - Boeing 707-300 : la série des 707-300 fut ajoutée à la flotte en 1959. Dès 1963 apparaissent les 707-321C qui sont des versions cargos de l'appareil. Au total, Pan Am aura acquis 120 de ces avions jusqu'à leur remplacement par le 747
  - Boeing 720 : la Pan Am eut 9 exemplaire de cet appareil avant l'arrivée du 727
- Boeing 727 : Pan Am commanda 25 appareils de ce type en 1965 et au prix unitaire de 4 110 000 $. Après l'acquisition de National Airlines, la flotte s'agrandit à 97 727.
- Boeing 737 : 16 exemplaires
- Boeing 747 : en avril 1966, Pan Am plaça une commande de 25 747 au prix unitaire de 21 000 000 $. Au

total, Pan Am exploitera 57 exemplaires du 747
  - Boeing 747-100 : 36 exemplaires
  - Boeing 747-200 : 10 exemplaires
  - Boeing 747-SP : Pan Am acquit 11 exemplaire de cet appareil à long rayon d'action. Elle les utilisa jusqu'en 1985 lorsqu'elle vendit ses routes pacifiques à united Airlines.
- Consolidated Commodore
- Convair 240 : ces avions furent utilisés un peu plus de dix ans dans la flotte de Pan Am, avant d'êtres tous cédés à la fin des années 1950
- Curtiss Commando
- Dassault Falcon 20 : 40 exemplaires en 1965
- Douglas Dolphin
- Douglas DC-2
- Douglas DC-3 : Pan Am posséda environ 90 DC-3, tous acquis à un prix unitaire compris entre 5 000 et 8 000 $
- Douglas DC-4
- Douglas DC-6 : en septembre 1950, Pan Am commanda 45 de ces appareils. Le premier (*Clipper Liberty Bell*) entra en service le 1er mai 1952. En juin 1954, tous les Dc-6 furent en service. Ils furent plus tard remplacés par des Boeing 727
- Douglas DC-7 : Ces avions ne furent utilisés que durant deux ans et demi, avant l'arrivée des jets. C'est le plus gros appareil à hélice jamais utilisé par la Pan Am. Douglas ne produisit que 300 exemplaires de cet avion, Pan Am en posséda 13
- Douglas DC-8 : les premiers DC-8 de la Pan Am furent livrés en 1960. C'est la dernière commande que Pan Am effectua à Douglas privilégiant par la suite Boeing
- McDonnell Douglas DC-10 : l'acquisition de National Airlines ajouta 27 DC-10 à la flotte de Pan Am
- Fairchild FC-2
- Fokker F-7
- Fokker F-10
- Ford Trimotor 5-AT
- Lockheed Constellation
- Lockheed L-10
- Lockheed L-1011 : Pan Am utilisa ces avions à partir du 5 août 1972 jusqu'à leur retrait de la flotte en 1986
- Martin M130 : Pan Am en posséda 3 qu'elle nomma *China Clipper*, *Philippine Clipper* et *Hawaiian Clipper*. Leur coût unitaire à l'achat était de 417 000 $. D'une capacité de 8 passagers, ils furent essentiellement utilisés sur le réseau Pacifique
- Sikorsky S-38
- Sikorsky S-40 : il n'y eut que 3 exemplaires de cet avion, tous pour la Pan Am. C'est le plus gros avion commercial des années 1920. D'un faible rayon d'action, ces avions furent utilisés sur les liaisons courtes vers le Mexique ou encore les Bahamas ou Cuba.
- Sikorsky S-42
- Sikorsky S-13

Pan Am dans la culture[modifier]

Pan Am occupait une position prestigieuse dans la culture populaire américaine à l'époque de la guerre froide. L'image la plus connue de la société a peut-être été l'arrivée des Beatles en 1964 à l'aéroport de New York JFK à bord d'un Boeing 707 Pan Am, *Clipper Defiance* (qui a finalement été détruit à Long Beach, Californie).

Pendant le programme Apollo, Pan Am vendit des tickets pour de futurs vols vers la Lune qui sont devenus plus tard des objets de collection ; une navette spatiale de Pan Am, nommée Orion III, tient un rôle important dans le film de Stanley Kubrick, *2001, l'odyssée de l'espace*. La navette de fiction figure sur l'affiche du film.

La compagnie aérienne est également apparue dans d'autres films, notamment dans plusieurs films de James Bond : les Boeing 707 de la société figurent ainsi au générique de *James Bond 007 contre Dr. No* et de *Bons baisers de Russie*, alors qu'un 747 de la Pan Am et le Worldport apparaissent dans *Vivre et laisser mourir*. En outre, des vaisseaux futuristes de la Pan Am sont mis en scène dans *Blade Runner*, les scénaristes n'ayant pas imaginé pas que la société puisse un jour faire faillite. Plus récemment, la compagnie aérienne a été mise en vedette dans le film de Steven Spielberg *Arrête-moi si tu peux* ; la lutte entre Juan Trippe et Howard Hughes, le propriétaire de la TWA, pour le contrôle du monopole transatlantique de Pan Am est traitée dans *Aviator* de Martin Scorsese. Dans le film *Bullitt* de 1968 avec Steve McQueen, l'acteur passe sous les roues d'un avion de la Pan Am à l'aéroport de San Francisco. Dans *Scarface*, le slogan « *The world is yours* » apparaît sur une publicité de la Pan Am affichée sur un zeppelin, avant de devenir le slogan de Tony Montana.

La Pan Am est également citée dans la chanson *Lindbergh* de Robert Charlebois, sous son nom complet « Pan American ».

Notes et références[modifier]

1. ↑ Michael McCord (5 août 2005). DOT begins probe of Pease airline [archive]. *The Portsmouth Herald*.
2. ↑ Steve Huettel (13 août 2005). Pan Am cancels flights for 2 months [archive]. *St. Petersburg Times*.

Liens externes[modifier]

Wikimedia Commons propose des documents multimédia libres sur **Pan American World Airways**.

- (en) Fly PanAm
- (en) Fondation historique Pan American
- (en) Archives de l'université de Miami, Pan Am records de 1927 à 1991
- (en) Documentaire sur la PanAm
- (en) Pan American World Airways, la reine des cieux
- (en) Pan Am Collectibles and Memorabilia

Pour l'article homophone, voir Paname.

- Portail des entreprises
- Portail de l'aéronautique
- Portail des États-Unis

Catégorie : Compagnie aérienne américaine disparue | [+]

- Créer un compte ou se connecter

- Article
- Discussion

- Lire
- Modifier
- Afficher l'historique

- Accueil
- Portails thématiques
- Index alphabétique
- Article au hasard
- Contacter Wikipédia

Contribuer

- Aide
- Communauté
- Modifications récentes
- Accueil des nouveaux arrivants
- Faire un don

Imprimer / exporter

Boîte à outils

Autres langues

- العربية
- Bosanski
- Català
- Česky
- Dansk
- Deutsch
- English
- עברית
- Español

- Suomi
- Gaeilge
- Hrvatski
- Magyar
- Bahasa Indonesia
- Ido
- Italiano
- 日本語
- 한국어
- Nederlands
- Norsk (bokmål)
- Polski
- Português
- Runa Simi
- Română
- Русский
- Slovenčina
- Српски / Srpski
- Svenska
- Türkçe
- Українська
- Tiếng Việt
- 中文

- Dernière modification de cette page le 2 mai 2011 à 19:25.
- Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons paternité partage à l'identique ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.
  Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.

- Politique de confidentialité
- À propos de Wikipédia
- Avertissements

Ce contenu a été publié dans **never forget** par **fuefbre55gr**. Mettez-le en favori avec son **permalien**.

UNE RÉFLEXION AU SUJET DE « PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS »

Ping : Indiana Jones et le Temple maudit | la pub dans les films Modifier

Laisser un commentaire

Connecté en tant que fuefbre55gr. Se déconnecter ?

Commentaire

Laisser un commentaire

Fièrement propulsé par WordPress